

LA HISTORIA VIVIDA

Hermenegildo FRANCO

El arsenal de La Graña

El primer monarca español de la Casa de Borbón, Felipe V, nieto del rey francés Luis XIV, fue designado sucesor por el último de la dinastía austriaca, Carlos II. Inglaterra y Austria proponían para la sucesión al trono al archiduque Carlos, para así prolongar la presencia de los Habsburgo en España. Ingleses y austriacos veían con recelo la entronización de un miembro de la dinastía francesa, que de algún modo iba a proporcionar un inmenso poder a Francia y a España, al estar ambas controladas por la misma casa real.

Esta posibilidad fue lo que desencadenó la guerra de Sucesión (1701-1714), en la que Austria, Gran Bretaña, Holanda, Portugal y el reino de Aragón, temeroso del fin de sus fueros, se enfrentaron a Francia y Castilla.

El tratado de Utrecht puso fin a la guerra; por él se confirmaba a Felipe V como rey de España, a condición de no poder unirse a Francia en una única soberanía. A cambio, España cedía a Gran Bretaña Gibraltar y Menorca; a Holanda, los Países Bajos, y a Saboya, la isla de Sicilia. Por el tratado de Rastatt, Felipe V renunció a Flandes, Nápoles, Cerdeña y Milán a favor del imperio austriaco. Y de este modo España se vio despojada de todas las posesiones europeas acumuladas durante siglos.

Ante esta situación, España inicia una nueva política; y, tras la toma de Barcelona y Mallorca, que es el fin de la guerra civil y el nacimiento de la nueva Marina, se impulsa una reorganización naval que le permitirá, como primer objetivo, recuperar Cerdeña y Sicilia.

Mientras duró la guerra fue imposible reunir fondos para la construcción de nuevos buques de guerra; pero a principios de 1713, cuando la paz era inminente, Felipe V planeó un proyecto de envergadura. Fue éste el de Bernardo Tinajero de la Escalera, que preveía construir el núcleo principal de la nueva Marina en América; sin embargo, quería también poner en gradas otros navíos en astilleros peninsulares. Para llevar a cabo esta doble tarea, eligió el rey a su compatriota el conde de Bergeyck, que en los primeros meses de 1713 recorrió la cornisa cantábrica visitando los más importantes astilleros y buscando posibles lugares de ubicación de otros nuevos.

Uno de los lugares que visitó fue La Graña, en la ría de Ferrol, lugar que consideró ideal para convertirlo en uno de los principales astilleros, según comunica el 17 de febrero de 1713 (1).

Han de pasar unos años para que la idea sea realidad. El 6 de diciembre de 1726, una real orden determinó la construcción del arsenal del departamento del norte en la ribera de la pequeña villa de La Graña.

(1) Archivo General de Simancas, Secretaría de Marina, leg. 739.

Este lugar ofrecía en esos años mejores condiciones naturales que en la actualidad, pues se emplazaba en una pequeña ensenada protegida, por su parte oriental, por un pequeño apéndice en cuya parte más elevada se asentaba la villa.

Dentro de la ría ferrolana fueron estudiados otros lugares. Se comprende el rechazo de la ensenada del Baño, en la otra banda, próxima a la real villa de Mugaros, dado al mal resguardo que tenía a sus espaldas y la poca profundidad de sus aguas, al igual que la de Serantes, hoy llamada de La Malata; no obstante, las de Caranza y Ferrol reunían mejores condiciones.

En 1723 hubo, al parecer, opiniones favorables a Ferrol; pero lo cierto fue que el informe enviado el 6 de octubre de 1726 por don Jerónimo Domínguez, hombre de confianza de Patiño —y quizá también el informe anterior del conde de Bergeyck—, debió de ser determinante para la elección de La Graña.

Posteriormente, el ingeniero director don Francisco Montaigú hizo en 1728 un exacto reconocimiento de la ría y formó el «Proyecto del arsenal de La Graña», manifestando las nulidades que encontraba en aquel sitio para semejante establecimiento.

Además del «Proyecto» citado, propuso otro en Ferrol que no fue atendido entonces, a pesar de acompañarlo de unas reflexiones importantes para preferir este sitio al de La Graña (2).

Los motivos que llevaron a Patiño a elegir La Graña y no tener en cuenta lo aportado por Montaigú pudieron ser varios; el primero, una posible falta de ambición, levantando un pequeño arsenal con capacidad limitada para construir navíos. El segundo, la limitación del presupuesto disponible, por lo exhausto del Erario en la época, tan proclive a guerras en el exterior. El tercero podría atribuirse a la precipitación de los primeros momentos, y el cuarto y último, a lo muy protegido que estaba este lugar ante un ataque enemigo. También se puede pensar que La Graña iba a ser un complemento del astillero de Guarnizo (Santander), por cuanto el establecimiento cántabro estaba a pleno rendimiento en esos momentos, pudiéndose pensar que sería el principal del departamento, con más gradas de construcción que la única prevista inicialmente para La Graña.

Según don Francisco Llobet, ingeniero de las obras del arsenal de Ferrol en 1756, la razón que determinó la elección de La Graña fue «la proximidad a la ensenada de Serantes [,] en la qual fondean todos los navíos de S.M. [,] cuya circunstancia y la de unas copiosas fuentes de su inmediación, parece que fue el motivo» (3).

En cualquier caso, como el futuro arsenal no necesitaba un emplazamiento muy extenso, se ocupó la zona denominada «La Casería», cedida gratuitamente a la Corona por el priorato de La Cabana, que dependía del monasterio de Sobrado de los Monjes. Otros terrenos de particulares fueron comprados por

(2) Archivo General Militar, Colección General de Documentos, Descripción de las Plazas y Puertos fortificados del Reyno de Galicia, sign. 3-1-6, doc. 8.

(3) *Ibidem*.

la Marina, entre ellos los ocupados por la iglesia de San Andrés, que quedó encerrada dentro de los muros del arsenal, y por esta razón fue comprada a los vecinos de La Graña en 5.302 reales y siete maravedíes (4).

Fallecido Domínguez Tenorio, le sustituyó a principios de 1727 el intendente don Bernardino Freire, que fue auxiliado por el constructor don Lorenzo de Arzueta, hasta ese momento encargado de la construcción naval en el astillero de Guarnizo.

El primer proyecto que se elaboró para arsenal y astillero de La Graña fue debido al ingeniero director del Reino de Galicia, con residencia en La Coruña, don Francisco Montaigú, como se ha manifestado. Su plan era el de un simple establecimiento naval dedicado, fundamentalmente, a astillero, con una sola grada de construcción, un muro de cierre de todo el perímetro y, dentro de él, unos almacenes sencillos y pequeñas edificaciones.

Las primeras obras se inician como consecuencia de la real orden de 20 de abril de 1727, que dispuso encarar la obra del paredón del nuevo arsenal a don Pedro Bermúdez, vecino de Ferrol. Aprobado el contrato con fecha de 2 de julio, se iniciaron los trabajos de tal forma que en la primera semana de diciembre se habían puesto los cimientos para poner el entablado donde debían sentarse los picaderos de la grada, lugar donde se pondrían las quillas de los buques a construir.

No he conseguido averiguar las obras que se realizaron en La Graña en los primeros momentos, pero puede asegurarse que se levantaron, por lo pronto, tres almacenes dentro del recinto amurallado y la grada de construcción (5).

Posteriormente, por otra real orden, de 22 de abril de 1731, firmada en Sevilla, se dispuso que don Juan de la Ferriere trabajase al mismo tiempo en la finalización del tercer almacén, batería del castillo de La Palma y muralla del arsenal (6).

Las construcciones navales se inician en 1729, botándose al agua el primero de los navíos construidos en la ría ferrolana para la Armada, denominado *Galicia*, el 28 de julio. Por otra disposición, de 28 de octubre del mismo año, se puso la quilla del segundo, que se bautizó *León*.

Al año siguiente se ordenó la construcción de una fragata de 50 cañones. Esta fragata debía fabricarse en el mismo sitio donde se construyeron los navíos, aunque hasta 1731 no se la puso la quilla. Se llamó *Hermione* y naufragó sobre el cabo de Hornos en 1743.

En los años 1738 y 1739 se construyeron una chata, un buque machina para arbolar y otro para tumbar la quilla (7).

Durante los años siguientes continuaron las obras en el enclave, pero no se construyeron más buques, debido sin duda al establecimiento del nuevo astillero de Esteiro, en la propia ría de Ferrol.

(4) FORT ROLDÁN, Nicolás: *El Arsenal de La Graña*. La Coruña, 1908, p. 15.

(5) *Ibidem*, p. 9.

(6) *Ibidem*, p. 10.

(7) MONTERO ARÓSTEGUI, José: *Historia y descripción de la ciudad y departamento naval de Ferrol*. Madrid, 1859, p. 63.



Dice en 1756 el ingeniero don Francisco Llobet —que trabaja en las obras del arsenal de Ferrol— lo siguiente: «Sucesivamente se hicieron seis almacenes de desarmos, se cimentaron otros seis y algunos otros edificios, y se hicieron también provisionales tinglados y otras Casas precisas cerrando todo con una muralla para el debido resguardo» (8).

En el lugar denominado La Cabana, próximo a La Graña, se instaló el almacén de provisión de víveres de la Armada.

Como consecuencia de la construcción del arsenal, que ocupó gran parte de la primitiva villa, ésta se trasladó a su emplazamiento actual, en la ladera del monte de Brión, formando la «y» donde se fue acomodando tanto el personal de las obras como el de Marina. El aumento de la villa fue notable, dice Fort Roldán, aunque lo atribuye en estos primeros años más a la afluencia de los naturales y avencidados en los demás lugares de la ría que a los forasteros.

La Graña, desde estos primeros años del siglo XVIII, con la creación de su arsenal fue el origen del fuerte vínculo que Ferrol y su ría tienen hoy en día con la Armada.

(8) Archivo General Militar de Madrid, Colección General de Documentos, Descripción...